

1986 நவம்பர் 14]

[திரு. க. இராசாராம்]

அல்லது அதற்குக் கீழ் சர்க்கரை கட்டுமர்னமுள்ள கரும்புக்கு 1986-87 ஆம் ஆண்டுக்குக் குறைந்த பட்ச விலை டன் ஒன்றுக்கு ரூ. 200 (ரூபாய் இரு நூறு மட்டும்) என்று கொடுக்க சர்க்கரை ஆலைகளுக்குத் தமிழக அரசு அறிவுறுத்தியுள்ளது.

8.5 சதம் சர்க்கரை கட்டுமானத்திற்கு மேல், கூடுதலாக கிடைக்கும் சர்க்கரை கட்டுமானம் ஒவ்வொரு 0.1 சதத்திற்கும் 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கு குவிண்டாலுக்கு 23.5294 பைசா வீதம் பிரிமியமாக வழங்கப்படும்.

மேற்படி ஆணையின்படியும், தமிழகத்தில் கரும்பு உற்பத்திப் பெருகி இருப்பதாலும், சராசரி 9.5 சதத்திற்கு மேலாக சர்க்கரை கட்டுமானம் இருப்பதாலும், கரும்பு விவசாயிகள் சராசரியாக டன்னுக்கு ரூ. 230க்கும் மேலாகவே பெறுவார்கள் என்பதை இப்பேரவைக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

8. தனியார் அலுவல்கள்.

தனித் தீர்மானம்.

சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்தைச் செயல்படுத்த வேண்டிய அவசியம் குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திரு. செ. செம்மலை அவர்கள் 10-5-1986 அன்று மொழிந்த சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தை அமுல்படுத்த வேண்டிய அவசியம் குறித்த தனித் தீர்மானத்தின்மீது விவாதம் தொடரும். முதலில் திருமதி பா. வளர்மதி அவர்கள் பேசுவார்கள்.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன் : தலைவரவர்களே, ஒரு விளக்கம்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : விளக்கம் வேண்டாம். உட்காருங்கள். (குறுக்கீடு) இப்படி ஒவ்வொன்றிலும் உறுப்பினர் அவர்கள் குறுக்கிடுவது சரியல்ல. முறையும் அல்ல. ஏற்கனவே தீர்மானம் மொழியப்பெற்று, விவாதம் நடைபெற்றிருக்கிறது. அதன்மீது தொடர்ந்து இன்றும் விவாதம் நடைபெறவிருக்கிறது. இதிலே என்ன விளக்கம் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது? தயவுசெய்து என்னோடு ஒத்துழையுங்கள்.

திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன் : ஒரு கருத்தைச் சொல்வதில் தவறு இல்லை. நான் சொன்ன பிறகு, சரியில்லை என்றால் அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கிவிடுங்கள். இந்தத்

[திரு. டி. ஆர். வேங்கடரமணன்] [1986 நவம்பர் 14]

தீர்மானம் மொழியப்பெற்று, அவையிலே இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று பலரும் கருத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கே இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றி மத்திய அரசுக்கு அனுப்ப வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: கட்சித் தலைவர்கள் எல்லாம் பேசி முடித்ததற்குப் பிறகு ஏதாவது விளக்கம் சொல்ல வேண்டுமென்றால் என் அனுமதி பெற்று சொல்லலாம். (குறுக்கீடு) இந்த நேரத்தில் ஆலோசனை வேண்டாம். ஏதாவது முக்கியமான ஆலோசனை கூற வேண்டுமென்றால் அதற்கு அலுவல் ஆய்வுக் குழு இருக்கிறது.

(முற்பகல் 11-00)

*திருமதி. பா. வளர்மதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, 1986 ஆம் ஆண்டு மே மாதம் 10 ஆம் தேதி சட்டப் பேரவை உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்ட தீர்மானத்தின் மீது பேசுகிறபோது அப்போது நேரம் இல்லாத காரணத்தால் தொடர்ந்து பேச இயலவில்லை. ஆகவே அன்றையதினம் விட்ட சில கருத்துக்களை இன்று தொடர்ந்து எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

சேது சமுத்திரத் திட்டம் ஏன் இதுவரையில் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்பதற்கான காரணங்களையும், இதுவரையில் இந்த மன்றத்தில் பேசியிருக்கிற பல்வேறு அரசியல் கட்சியினுடைய உறுப்பினர்கள் இந்தத் திட்டம் தொடர்ந்து நிறைவேற்றப்பட வேண்டும் என்கிற ஆழமான கருத்துக்களையும் எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். பிரிட்டிஷ் காலத்தில் போடப்பட்ட 9 கமிட்டிகளும் அதற்குப் பின்னால் போடப்பட்ட 3 கமிட்டிகளும் ஆக 12 கமிட்டிகள் இந்த சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று பரிந்துரை செய்தும் கூட, மத்திய அரசு இந்த சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்தை அப்படியே கிடப்பில் போட்டு வைத்து இருக்கிறார்கள்.

1981 ஆம் ஆண்டு மத்திய நிதியமைச்சராக இருந்த மாண்புமிகு திரு. ஆர். வி. அவர்கள் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும் என்பதை வலியுறுத்தியிருக்கிறார்கள். 1920-ல் அன்றைய சென்னை துறைமுகத்தினுடைய பொறியாளராக இருந்த ஜான் பரிஸ்டோ அவர்கள் இந்தத் திட்டத்திற்கு ஆகிற செலவு மொத்தம் 60 இலட்சம் தான் என்று கணக்குக் கூட தந்திருக்கிறார்கள். ஆனால் இதே திட்டத்திற்கு ஆகிற செலவு 110 கோடி ரூபாய்கள் ஆகும், என்று மத்திய நிதியமைச்சராக இருந்த மாண்புமிகு திரு. ஆர். வி. அவர்கள்

1936 நவம்பர் 14] [திருமதி பா. வளர்மதி]

கணக்கு கொடுத்து இருக்கிறார்கள். ஆக நிதியமைச்சராக இருந்த திரு. ஆர். வி. அவர்களும் 1920-லே திரு. ஜான் ப்ரிஸ்டோ அவர்களும் இதன் செலவு பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இவ்வாறு அவர்கள் கூறியபடி 60 இலட்சம் ரூபாய் குறைந்த செலவில் இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்தக்கூடிய சூழ்நிலை அன்று இருந்தும் கூட இந்தத் திட்டம் ஏன் இது வரையில் நிறைவேற்றப் படவில்லை என்கிற ஐயம் நமக்குள்ளே வருவதற்குக் காரணம் பொதுவாக ஒரு குற்றச்சாட்டு இன்றைக்குப் பரவலாக பேசப்படுவதுதான்.

அதாவது மரியாதைக்குரிய இலங்கையினுடைய பிரதமராக விளங்கிய திருமதி பண்டார நாயகா அவர்கள் கொழும்புத் துறைமுகத்தினுடைய முக்கியத்துவம் போய்விடும் என்று கேட்டுக்கொண்டதன் காரணமாகத்தான் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்கிற குற்றச்சாட்டை இன்றைக்குப் பரவலாகச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இந்தக் குற்றச்சாட்டுக்கு இடம் தராத அளவுக்கு இந்தத் திட்டம் வெகு விரைவில் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும் என்பதை நான் இந்த அவையின் வாயிலாக மத்திய அரசுக்கு வலியுறுத்தக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

மத்திய அரசு எத்தனையோ பல நல்ல காரியங்களுக்காக பணங்களைச் செலவழிக்கிறார்கள். அதிலும் நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய மக்களின் நலனைக் கருதி கோடிக்கணக்கான ரூபாய் செலவழிக்கப்படுகிறது. குறிப்பாக எடுத்துக் கொண்டால் ஆசிய விளையாட்டுப் போட்டியை நடத்துவதற்குக் கூட 500 கோடி ரூபாய் என்று கணக்கிட்டு கடைசியில் 620 கோடி ரூபாய் செலவானதாகச் சொன்னார்கள். இவ்வாறு ஆசிய விளையாட்டுப் போட்டியை நடத்துவதற்கு 620 கோடி ரூபாய் செலவிட்டிருக்கிற மத்திய அரசு நாட்டினுடைய பாதுகாப்புக்காக, இலங்கையிலே வாழ்ந்துகொண்டிருக்கிற தமிழனை இன்னலுக்கு ஆளாக்கிக் கொண்டிருக்கிற இலங்கை அரசின் முதுகெலும்பை முறியடிக்கக்கூடிய விதத்தில் இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கு மத்திய அரசு ஏன் தயக்கம் காட்டுகிறது என்கிற அச்சம்தான் அடிக்கொரு தடவை எழ ஆரம்பிக்கிறது.

இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால் நம்முடைய நாட்டிலே இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திலே வறட்சியால் பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிற எத்தனையோ ஏழைக் குடும்பங்களின் வேலையில்லாத திண்டாட்டம் போய்விடும்; அந்த அளவிற்கு இந்தத் திட்டம் இருக்கும் என்பதைக் கூட பலமுறை பல கட்சித் தலைவர்கள் நாடாளுமன்றத்தில் பேசி இருக்கிறார்கள்; சட்டமன்றத்திலும் பேசி இருக்கிறார்கள். இப்படிப் பல தடவை பேசியும் கூட இந்தத் திட்டம் இதுவரையில்

[திருமதி பா. வளர்மதி]

[1986 நவம்பர் 14]

நிறைவேற்றப்படவில்லை. தமிழ்நாட்டு மக்களின் மீது அக் கறை வைத்திருக்கிற மத்திய அரசு இந்தத் திட்டத்தை வெகு விரைவில் நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுவதற்கு அதிகபட்சம் 150 கோடி ரூபாய்தான் செலவாகும் என்று பொறியியல் வல்லுநர்கள் எல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள். மத்திய அரசுக்கு 150 கோடி ரூபாய் என்பது மிகவும் அதிகமான தொகை அல்ல. இந்தச் சாதாரண 150 கோடி ரூபாயை இந்தத் திட்டத்திற்காக ஒதுக்கீடு செய்து இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கு முன்வரவேண்டும் என்று நான் இந்த மன்றத்தின் மூலமாக, தங்கள் மூலமாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அமெரிக்க ஆதிக்கம் இன்றைக்கு திரிகோண மலையிலே கால் ஊன்றுவதற்கு வசதியாக அவர்களுக்கு நிலப் பரப்பைக் கூட ஒதுக்கித் தந்து, ஒப்பந்தப் பத்திரத்திலே கையெழுத்திட்டிருக்கிறார்கள். அதன் மூலம், அமெரிக்க ஆதிக்கத்தின் மூலம் நம்முடைய நாட்டிற்கு எந்த நேரத்திலும் எந்த விதத்திலும் ஆபத்து வரக்கூடிய ஒரு அபாய நிலை இருக்கிறது. அத்தகைய ஒரு அபாய நிலை தகர்க்கப்பட வேண்டும் என்றால், இந்தத் திட்டம் வெகு விரைவிலே நிறைவேற்றப்பட வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ராமன் காலத்திலே தான் சேதுவின் குறுக்கே அணையைக் கட்டினான். அது அரசியல் காரணம். பாரதி சேதுவின் குறுக்கே வீதி அமைக்கக் கனவு கண்டான். அது சமுதாயக் காரணம். நம்முடைய ராமச்சந்திரமூர்த்தி, எங்களின் இதய தெய்வம் டாக்டர் புரட்சித் தலைவர் எம். ஜி. ஆர். அவர்களின் காலத்திலே, சேதுவினை ஆழப்படுத்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த மன்றத்தின் மூலமாக வேண்டுகிறேன். மேலும் தாமதப்படுத்தாமல் மிக விரைவிலே இந்தச் சேது சமுத்திரக் கால்வாய் திட்டத்தை எடுப்பதற்கு, எடுத்து நிறைவேற்றுவதற்கு முன்வரவேண்டும் என்று மத்திய அரசை வலியுறுத்தி, வற்புறுத்தி இந்தத் தீர்மானத்தை வரவேற்று அமர்கிறேன். வணக்கம்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திரு. க. பாரமலை : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள் சென்ற ஆண்டு கொண்டு வந்து அறிமுகப்படுத்திய

1986 நவம்பர் 14] [திரு. க. பாரமலை]

இந்தத் தனி நபர் தீர்மானத்தின் மீது காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பிலே என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏற்கனவே பேசிய உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல ஏறக்குறைய 120 ஆண்டுக் காலமாக பேசப்பட்டு வந்திருக்கிற இந்தத் திட்டம், இன்னும் நிறைவேற்றப்படவில்லையே என்ற ஆதங்கம் எல்லோருக்கும் இருக்கிறது. ஏற்கனவே இது குறித்து சென்ற ஆண்டும் விவாதம் நடைபெற்றது, அத்தோடு 1982 ஆம் ஆண்டிலேயே.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : சென்ற ஆண்டு அல்ல. கடந்த கூட்டத் தொடர் என்று சொல்லுங்கள்.

திரு. க. பாரமலை : அத்தோடு 1982 ஆம் ஆண்டிலேயும் 'ஒரு மணி நேர விவாதம்' என்ற பெயராலே இது குறித்து விரிவாக விவாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆக, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் வேங்கடரமணன் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல, இந்த விவாதத்திலேயே அதிக காலத்தைச் செலவழிக்காமல், இந்தத் தீர்மானத்தை விரைவாக நிறைவேற்றி இந்தச் சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் அரசை வற்புறுத்திக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இது பொருளாதார ரீதியில் கூட கட்டுப்படியாகக்கூடிய திட்டம் என்று ஏற்கெனவே அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. பாதுகாப்பு ரீதியிலேயும் இது ஒரு மிக முக்கியமான திட்டம் என்று எல்லோராலும் உணரப்பட்டிருக்கிற காரணத்தாலும், இந்தத் திட்டத்தை விரைவாக நிறைவேற்றுவது எல்லா வகையிலும் பொருத்தமானது என்றுதான் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

ஏற்கெனவே பேசிய உறுப்பினர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போல 1860 ஆவது வருடம் முதன் முதலாக இதனுடைய தேவை உணரப்பட்டு, இது குறித்து வெளி உலகத்திற்கு எடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதைத் தொடர்ந்து பல்வேறு காலக் கட்டங்களில் பல்வேறு நிபுணர்கள் இது குறித்து கருத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். 1860 ஆம் ஆண்டில் வெளியிடப்பட்ட அறிக்கையில் இந்தத் திட்டத்தின் மதிப்பீடு ரூ. 50 லட்சம் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் 1882 ஆம் ஆண்டில் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிற கருத்தில் ரூ. 1 1/2 கோடியாக இந்தத் திட்ட மதிப்பீடு உயர்ந்திருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அத்தோடு 1921 ஆம் ஆண்டிலே, தமிழ்நாடு அரசாங்கம், அதாவது அன்றைய வெள்ளையர் அரசாங்கம் இந்தத் திட்டத்தை அமல் நடத்த வேண்டும் என்று முன்வந்த போதிலும் கூட அன்றைய மைய பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் அதற்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்ய மறுத்ததன் காரணமாக, அந்தத் திட்டம் அன்றையிலிருந்து கிடப்பிலே போடப்பட்டிருக்கிறது.

[திரு. க. பாரமலை]

[1986 நவம்பர் 14]

அதற்கு அடுத்து 1955 ஆம் ஆண்டிலே மத்திய அரசு டாக்டர் ஏ. ராமசாமி முதலியார் தலைமையிலே ஒரு கமிட்டியை இந்தத் திட்டத்தினுடைய சாத்தியக் கூறுகளை ஆராயவும், மேற்குக் கடற்கரையிலிருந்து, கிழக்குக் கடற்கரை வரையில் கடல் கப்பல் போக்குவரத்து பாதுகாப்பிற்காகவும், இந்தத் திட்டத்தை செயற்படுத்தினால் அது விரும்பத் தக்கதுதானா என்பதைப் பற்றி ஆராய்ந்து அறிக்கை சமர்ப்பிப்பதற்காகவும், அமைத்திருந்தார்கள். அந்தக் கமிட்டி தனது அறிக்கையைக் கொடுத்தபோது, இந்தத் திட்டம் மிகவும் லாபகரமானது, உற்பத்தித்திறன் கொண்டது என்ற அடிப்படையிலே அறிக்கை கொடுத்திருந்தார்கள்.

அது மட்டும் அல்லாமல், இந்தச் சேது சமுத்திரத் திட்டத் தோடு தூத்துக்குடி துறைமுகத் திட்டத்தையும் சேர்த்து ஆய் விற்கு எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கூட ஒரு அறிக்கை கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த இரண்டு திட்டங்களையும் சேர்த்து அன்றைய மதிப்பீடு, அதாவது 1955 ஆம் ஆண்டிலேயே மதிப்பீடு ஏறக்குறைய 10 கோடி ரூபாய், அதாவது சரியாக 998 லட்சம் ரூபாய்.

[முற்பகல் 11-10]

அதற்குப் பின்னால் மத்திய அரசு அதனுடைய எம்ஜிஐஐ கமிட்டி கூட்டத்தில் 1963-ம் ஆண்டு இந்தத் திட்டத்தை நான் காவது திட்டத்தில் சேர்ப்பதற்கு முன்னுரிமை வழங்க வேண்டுமென்று முடிவெடுத்து, அதற்காக ஒரு உயர் கமிட்டியையும், ஒரு துணைக் கமிட்டியையும் அமைத்து முனைப்பான நடவடிக்கை களையெடுக்குமாறு கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த சேதுசமுத்திரத் திட்டம் அரசிக் கடலையும், வங்காள விரிகுடா வையும் இணைக்கிற புதிய கடல் போக்குவரத்திற்குப் பாதையாக அமைகிறது என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். அந்த வகையிலே இந்தப் புதிய திட்டம் ஆரம்பிக்கப்படுமானால் மேற்கு கடற்கரையிலிருந்து கிழக்கு கடற்கரையில் இருக்கிற சென்னை, கல்கத்தா போன்ற பெரிய நகரங்களுக்குச் செல்கிற கப்பல்கள் ஏறக்குறைய 340 மைல்கள் குறைவான பயணம் செய்யக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறது. அதுமட்டுமல்லாமல், செல்கிற காலத்திலும் அதில் ஏறக்குறைய ஒரு நாள் அல்லது ஒன்றரை நாள் சேமிப்பு ஏற்படக்கூடிய அளவிற்குப் பொருளாதார சிக்கனமும் இருக்கிறது என்பதை நாம் நன்றாக அறிந்திருக்கிறோம். இந்தத் திட்டம் எல்லாவகையிலும் ஒரு சிறப்பான திட்டம் என்பது எல்லோரும் ஒப்புக்கொண்ட ஒன்று. இதைப்பற்றித் தான் மாண்புமிகு உறுப் பினர் திருமதி வளர்மதி அவர்கள் சொல்கிற போது குறிப்பிட்டார்கள். நம்முடைய மத்திய நிதியமைச்சராக அப்போது இருந்த மாண்புமிகு திரு. வெங்கட்ராமன் அவர்கள் 1982-ம் ஆண்டில் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்றும்,

1986 நவம்பர் 14]

[திரு. க. பாரமலை]

அதற்கு ஏறக்குறைய 110 கோடி ரூபாய் செலவாகுமென்றும் தெரிவித்து, திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு அரசு எல்லா முயற்சிகளையும் எடுக்குமென்று வாக்குறுதியும் தந்திருக்கிறார்கள். அந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமானால் பல்வேறு நன்மைகள் ஏற்படக் கூடும்.

ஒன்று பயணத்தினுடைய தூரம் குறைவாக இருக்கிறது. இரண்டு பயணத்தினுடைய நேரமும் குறைகிறது. எரிபொருள் உபயோகத்தில் ஒரு சிக்கனமான நிலைமை ஏற்படக்கூடும். எரிபொருள் சிக்கனத்தாலும், பயணத்தின் தூரமும், நேரமும் குறைகிற காரணத்தாலும் பொருள்களின் விலையில் கூட கணிசமான மாற்றம் ஏற்படக்கூடிய வாய்ப்பிருக்கிறது. தூரம் குறைவாக இருக்கிற காரணத்தால் கப்பல் போக்குவரத்தில் கப்பல்களின் தடங்கள் அதாவது டிரிப்ஸ் மிக அதிகமாக இருப்பதால் அதனால் இலாபகரமாக தொழில் நடத்தக்கூடிய வாய்ப்பும் இருக்கிறது என்ற உண்மையும் சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது வருவதைப் போல் இலங்கையைச் சுற்றி வருமானால் இதற்கு நேர்மாறான பலன் ஏற்படும் என்பது மட்டுமல்லாமல் அந்தக் கடல் பகுதி அடிக்கடி புயல் பாதிக்கிற பகுதியாக இருக்கிற காரணத்தால் கப்பல் போக்குவரத்திற்கு ஒரு அபாயகரமான சூழ்நிலை இருக்கிறது. ஆனால் சேதுசமுத்திரத் திட்டப்பகுதி அமைதியான கடல் பகுதியாக இருப்பதால் பாதுகாப்பான கப்பல் பயணத்திற்கு அது ஏற்றது என்று கருதப்பட்டு, இந்தத் திட்டம் எல்லா ரீதியிலும் அவசியமான ஒன்று என்று உணரப்பட்டிருக்கிறது.

இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதன் மூலமாக வெளிநாட்டுக் கப்பல்களும் அதிகமாக வந்து போகிற வாய்ப்பு இருக்கிற காரணத்தினால் அன்னியச் செலாவணியும் பெருமளவில் ஈட்டுவதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்கிற கருத்தும் தெரிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதோடு Hinter land என்று சொல்கிற, திட்டத்திற்குப் பக்கத்தில் இருக்கிற இராமநாதபுரம், பசும்பொன், காமராசர், மதுரை, திருநெல்வேலி, வ.உ.சி. மாவட்டங்களில் இருக்கிற மக்களுடைய வாழ்வில் ஒரு மறுமலர்ச்சி ஏற்படுத்தக்கூடிய திட்டமாக அது அமையும் என்பதை நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எங்களுடைய பகுதி உங்களுக்குத் தெரியும். குறிப்பாக இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தில் தென்மேற்கு பருவக்காற்றினால் ஏற்படுகிற மழையின் போதும் எங்களுக்குச் சரியான மழை கிடைப்பதில்லை. அதைப் போல வடகிழக்கு பருவக்காற்றினால் ஏற்படுகிற மழையின் போதும் எங்களுக்குப் போதுமான மழை கிடைப்பதில்லை. இரண்டு பக்கங்களிலும் மலை மறைவுப் பகுதி Mountain Hidden Part என்று சொல்கிறார்களே, அந்தப் பகுதியாக எங்கள் பகுதி இருக்கிறது. வடகிழக்குப் பருவ மழை வருகிற காலங்களில் திரிகோண மலைப்பகுதியில் இருக்கிற மலைகள் காரணமாக எங்களுக்கு மழை குறைகிறது.

[திரு. க. பாரமலை] [1986 நவம்பர் 14]

அதைப் போலவே தென் மேற்குப் பருவ மழை இருக்கின்ற காலங்களில், மேற்குப் தொடர்ச்சி மலை இருக்கின்ற காரணத்தால் எங்கள் பகுதிக்கு மழை குறைகிறது. ஆகவே எங்களுடைய பகுதி எப்போதும் மழையில் பற்றாக்குறைப் பகுதியாக இருந்து வருகிறது என்பதை எல்லோரும் அறிவார்கள்.

இந்த நேரத்திலே நான் ஒன்றைக் குறிப்பிடுவது மிகவும் அவசியம் என்று கருதுகிறேன். சில காலத்திற்கு முன்பாக, ராமநாதபுரத்தினுடைய கிழக்குப் பகுதி ஒரு பாலைவனமாக மாறக் கூடிய அபாயம் இருக்கிறது என்று ஒரு கட்டுரை வெளிவந்தது. அங்கே மழை அதிகமாக இல்லாத காரணத்தாலும், மணற் பரப்புகள் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக அதிகரித்துக் கொண்டு, இருக்கின்ற நிலங்களை ஆக்கிரமித்துக் கொண்டு வருவதாலும் அது ஒரு பாலைவனமாக மாறக் கூடிய அபாயம் இருக்கிறது. அதை இப்போது கூட நாம் பார்க்கலாம். எனவே அப்படிப் பாலைவனமாக மாறக்கூடிய இராமநாதபுரம் மாவட்டத்திற்கு வளர்ச்சியை உண்டாக்கித் தர வேண்டும் என்றால், இந்தத் திட்டத்தை மிக வேகமாக நிறைவேற்றித் தருவதற்கு முனைப்பான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஏற்கனவே நம்முடைய ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில், 106 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டில் இந்தத் திட்டத்தைச் சேர்க்க வேண்டும் என்று தமிழ் நாடு அரசு பரிந்துரை செய்திருக்கிறது. இருந்தாலும் இது குறித்து என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்பதைப் பற்றி இது வரையிலும் தெரிவிக்கவில்லை. நான் பணிவோடு ஒன்றைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் தற்போது டெல்லிக்கு அடிக்கடி செல்லுகிறார்கள். நம்முடைய பிரதமர் அவர்களைச் சந்தித்து பல்வேறு திட்டங்கள் குறித்துப் பேசுகிறார்கள். ஈழத் தமிழர்கள் பிரச்சினையானாலும், அல்லது காவிரி நீர்ப் பிரச்சினையானாலும் அல்லது மற்ற திட்டங்கள் சம்பந்தமானாலும் அடிக்கடி டெல்லிக்குச் சென்று நம்முடைய பிரதமரைப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்திலே நான் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நம்முடைய மரியாதைக்குரிய பிரதமர் அவர்கள் சமீபத்திலே கல்கத்தாவிற்குச் சென்றிருந்தார்கள். சென்ற இடத்திலே அங்கே இருக்கின்ற முதலமைச்சரையும், சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர்களையும் அழைத்து அந்த மாநிலம் வைத்திருக்கின்ற திட்டங்களை எல்லாம் நேரடியாகப் பரிசீலனை செய்து, on the spot decision என்று சொல்கிறார்கள், அந்த அளவிலே, அந்த இடத்திலேயே சில திட்டங்களுக்கு அனுமதி வழங்கியிருக்கிறார்கள். அந்த அளவிற்குப் பரந்த மனப்பான்மை கொண்ட நம்முடைய பிரதமர் அவர்களிடம் நம்முடைய முதல் அமைச்சர் அவர்கள் வைத்திருக்கின்ற செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி, இந்தத் திட்டத்திற்காக ஒரு முறை

1986 நவம்பர் 14]

[திரு. ச. பாரமலை]

டெல்லிக்குச் சென்று, இந்தத் திட்டத்தினுடைய முக்கியத் துவத்தை எடுத்துச் சொல்லி, இந்தத் திட்டத்தைப் பெறுவதற்கு நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் பெரு முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த முயற்சியில் தமிழகத்தில் இருக்கின்ற பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களும் துணை நிற்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருக்கிறது. காரணம் இரண்டு தினங்களுக்கு முன்னாலே பத்திரிக்கையிலே பார்த்தால், தமிழகத்தில் இருக்கின்ற காங்கிரஸ் பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் ஒன்று கூடி, தமிழகத்தை எதிர்நோக்கிக் கொண்டு இருக்கின்ற காவிரி நீர்ப் பிரச்சினையை டிரிபியூனலுக்கு விட வேண்டும் என்ற தீர்மானத்தை நிறைவேற்றி இது சம்பந்தமாக பிரதமரையும், மற்றவர்களையும் பார்த்திருக்கிறார்கள்.

அதோடு மட்டுமல்லாமல், தமிழ் நாட்டைச் சார்ந்திருக்கின்ற பல்வேறு பொதுப் பிரச்சினைகளிலும் மத்திய அரசினுடைய கவனத்தை ஈர்ப்பதற்கு அவர்கள் முறையான நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதோடு மட்டுமல்ல, சென்ற ஆண்டு நம்முடைய திட்டங்களுக்காக அதிக நிதி ஒதுக்கீட்டைப் பெறுவதிலே தமிழ்நாடு சட்டமன்ற காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்களும், பாராளுமன்ற காங்கிரஸ் உறுப்பினர்களும் ஒன்று சேர்ந்து அதிக நிதி ஒதுக்கீட்டை தமிழகத்திற்குப் பெற்றுத் தர வேண்டும் என்று பிரதமரைப் பார்த்து, அதற்கு ஏற்ப, ஆயிரம் கோடி ரூபாயை அதிகமாக, உங்களோடு நின்று பெற்றுத் தந்த வரலாற்றை நாம் மறந்து விட முடியாது. ஆகவே இப்படிப்பட்ட நல்ல முயற்சியிலே காங்கிரஸ் கட்சி உங்களோடு துணை நிற்கும் என்ற உறுதியை நான் உங்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இந்தத் திட்டம் மிக நல்ல திட்டம், வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தாலே பாதிக்கப்பட்டு இருக்கிற எங்களுடைய பகுதி மக்களுக்கு வாழ்வு அளிக்கின்ற நல்ல திட்டம். அதைப் போலவே இந்தத் திட்டத்தின் மூலமாக நமது பகுதிக்கு மட்டுமல்லாமல் இந்த நாட்டுக்கும் அன்னியச் செலாவணியைத் தேடித் கொடுக்கின்ற நல்ல திட்டம். ஆகவே இப்படிப்பட்ட நல்ல திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு நீங்கள் முனைப்பான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி, நாங்கள் உங்களுடைய முயற்சியிலே துணை நிற்போம் என்ற உறுதியைச் சொல்லி, இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து அமர்கிறேன், வணக்கம்.

[1986 நவம்பர் 14]

திரு. பொன் முத்துராமலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்தில் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள், சேது சமுத்திரத் திட்டம் பற்றி கொண்டு வந்து விவாதிக்கப்பட்டுக் கொண்டு இருக்கின்ற தீர்மானத்தை மையமாக வைத்து சில கருத்துக்களைத் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பாகத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டம் அல்லது சேதுக் கால்வாய்த் திட்டம் என்பது, சாதாரண மக்கள் விளங்கிக் கொள்ளக் கூடிய அளவிலே, நடையிலே சொல்ல வேண்டுமானால் இந்தியக் கிழக்குக் கடற்கரை ஓரமாக உள்ள மன்னார் வளைகுடாவையும், பாக் ஜலசந்தியையும் இணைக்கக் கூடிய அடிப்படையில் 'ஆடம் பிரிட்ஜ்' என்ற இடத்தில் கடலை ஆழப்படுத்தி, கப்பல் போக்கு வரத்தை ஏற்படுத்துவதுதான் என்று சொல்லலாம்.

(முற்பகல் 11-20)

இந்தத் திட்டத்தைப் பற்றி எண்ணிப் பார்க்கிற நேரத்தில் இந்திய நாடு விடுதலை பெறுவதற்கு முன்னால் ஒரு கட்டம். இந்திய நாடு விடுதலைப் பெற்றதற்குப் பின்னால் இரண்டாவது கட்டம். இந்திய நாடு விடுதலை பெறுவதற்கு முன்னால் பலரும் எடுத்துக் காட்டியதைப் போல 1860 ஆம் ஆண்டு விரந்து 1922 ஆம் ஆண்டு முடிய ஏறத்தாழ 9 ஆய்வுகள் நடத்தப் பட்டு இருக்கின்றன. இந்த 9 ஆய்வுகளும் நடத்தப்பட்டதனுடைய அடிப்படை நோக்கம் அன்றைய தினம் வெள்ளைக் காரன் ஆட்சி, அன்னியர் ஆட்சி இருந்த காரணத்தாலே லாப நோக்கோடு இந்த ஆய்வுகள் நடத்தப்பட்டன. பொருளாதார அடிப்படையில் லாபகரமான திட்டமா என்ற கருத்தை மையமாக வைத்து அந்நியர் ஆட்சியில் இந்த ஆய்வுகள் நடத்தப் பட்டன.

அதற்குப் பின்னால், 1947 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னால், 1954 ஆம் ஆண்டு இந்தத் திட்டத்தினுடைய முக்கியத்துவம் கருதி பொருளாதார மேதை திரு. இராமசாமி முதலியார் அவர்களுடைய தலைமையில் ஒரு குழு நியமிக்கப்பட்டது. இந்தக் குழு ஆய்வு செய்து சேது சமுத்திரத் திட்டத்தாலே என்ன லாபம்? அது லாபகரமான ஒன்றா என்பதை எல்லாம் பல்வேறு கோணங்களிலிருந்து ஆய்வு செய்து அறிக்கையை சமர்ப்பித்து இருக்கிறது.

இந்தத் திட்டத்தைப் பொறுத்த மட்டில் இது தமிழ்நாட்டுக்கு மட்டும் பயன் உள்ள ஒரு திட்டம் என்று அருள் கூர்ந்து யாரும் எண்ணிடத் தேவையில்லை. தமிழகமும் இதில் பயன் பெறும். ஆனால் அகில இந்திய அளவில் இது பயன் தரத்தக்க நல்ல ஒரு திட்டம் என்பதைத்தான் இந்த மன்றத்தின் வாயிலாக

1986 நவம்பர் 14] [திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்]

மத்திய அரசுக்கு நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். அகில இந்திய அளவில் லாபகரமான ஒரு திட்டமாக இருந்தாலும் கூட அது தமிழகத்தின் மூலமாக வருகின்ற காரணத்தால் மத்திய அரசு அதைத் தட்டிக் கழிக்கிறதோ என்ற ஐயம் கூட எனக்கு இருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

இந்தத் திட்டத்தினால் என்ன பயன், என்ன பலன் என்பதை எல்லாம் அந்தக் குழுவிலே அங்கம் பெற்ற தலைவராக இருந்த திரு. இராமசாமி முதலியார் அவர்கள் தெளிவாக எடுத்துத் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள்.

தூத்துக்குடியிலிருந்து சென்னைக்கு இலங்கையைச் சுற்றிக் கொண்டு சென்றால் 750 மைல் செல்ல வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. ஆனால் சேதுக் கால்வாய்த் திட்டம் நிறைவேற்றப் படுமானால் தூத்துக்குடியிலிருந்து சென்னையை 314 மைலில் சென்று அடைய முடியும். மிச்சப்படுகின்ற தூரம் 436 மைல்கள் ஆகும். 58 விழுக்காடு பயண தூரத்தை மிச்சப் படுத்தக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. பின்னர் தூத்துக்குடியிலிருந்து கல்கத்தாவிற்குச் செல்வதற்கு 26 சதவிகித பயண தூரத்தை மிச்சப்படுத்தக் கூடிய வாய்ப்பு இந்த சேதுக் கால்வாய்த் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமானால் ஏற்படும் என்று அந்த அறிக்கை தெரிவிக்கிறது. மேற்குக் கடற்கரையிலுள்ள பம்பாய் நகரத்திலிருந்து கிழக்குக் கடற்கரையிலுள்ள கல்கத்தா துறைமுகத்திற்குச் செல்வதற்கு 16 சதவிகித பயண தூரம் மிச்சப்படுகிறது.

அது மட்டும் அல்ல, இலங்கையைச் சுற்றிச் செல்லாமல்—சேதுக் கால்வாய்த் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால்—சேதுக் கால்வாய்த் திட்டத்தின் வழியாக கப்பல்கள் செல்லுமானால் 1½ நாள் பயண நாளில் மிச்சப்படுகிற வாய்ப்பும் இருக்கிறது. இதைப் பொறுத்தவரையில் இன்னும் ஒரு அருமையான யோசனையை திரு. முதலியார் அவர்கள் தன்னுடைய அறிக்கையில் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள்.

இந்த சேதுக் கால்வாய்த் திட்டமும், தூத்துக்குடி ஆழ்கடல் துறைமுகத் திட்டமும் ஒன்றாக இணைந்து செயல்பட்டால் 'எக்கனாமிக்கலி வயபிள்'—பொருளாதார அடிப்படையில் சாத்தியமான ஒன்று என்பதையும் அன்றையதினம் அந்த அறிக்கையில் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள்.

அதற்குப் பின்னால் 1963 ஆம் ஆண்டு மத்திய அமைச்சரவை கூடி இந்தத் திட்டத்திற்கு அனுமதி வழங்கியிருக்கிறது. அனுமதி வழங்கியதற்குப் பின்னால் 1965 ஆம் ஆண்டு நாகேந்திர சிங் என்கின்ற ஒரு உயர் அதிகாரியின் தலைமையில் உயர்மட்டக் குழு ஒன்று மத்திய அரசால் நியமிக்கப்

[திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்] [1986 நவம்பர் 14]

பட்டு அந்தத் குழு ஆய்வு நடத்தியது. நாகேந்திர சிங் அவர்களுடைய தலைமையில் உள்ள அந்த உயர் மட்டக் குழு ஆய்வு நடத்தி 1968 ஆம் ஆண்டு முழுமையான திட்டச் செலவோடு பல்வேறு அம்சங்களை உள்ளடக்கி தன்னுடைய அறிக்கையை மத்திய அரசுக்குச் சமர்ப்பித்து இருக்கிறது. திரு. முதலியார் அவர்களுடைய அறிக்கையில் 8.18 கோடி ரூபாய் இந்தத் திட்டத்திற்குச் செலவாகும் என்று தெரிவித்து இருக்கிறார்கள்.

நாகேந்திர சிங் அவர்களுடைய அறிக்கை ரூ. 37.46 கோடி இந்தத் திட்டத்திற்கு செலவாகும் என்று தெரிவித்திருக்கிறது. ஆனால் இன்றைக்கு அது ரூ. 100 கோடியை தாண்டக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. இப்படி எல்லோராலும், பொருளாதார வல்லுநர்களால் பல துறைகளிலே வல்லுநர்களாக இருந்தவர்களால் எல்லாம் இந்தத் திட்டம் பொருளாதார அடிப்படையில் சாத்தியம் என்று தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தாலும்கூட, ஏன் இந்தத் திட்டம் இதுவரை காலதாமதம் செய்யப்படுகிறது என்பதுதான் இன்றைக்கு எழுந்துள்ள பிரச்சினையாகும்.

1980 ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசினுடைய செய்திக் குறிப்பின் படி இந்தத் திட்டம், பொருளாதாரத்தை மையமாக வைத்துப் பார்த்தால், சாத்தியமில்லை என்று சொல்லி, இந்தத் திட்டத்தை நிராகரித்திருக்கிறார்கள். இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புவதெல்லாம் இந்தத் திட்டம் பொருளாதார அடிப்படையிலே சாத்தியம் என்று முதலியார் அவர்களுடைய தலைமையிலான குழு தெரிவித்திருக்கிறது. அதற்குப் பிறகு நாகேந்திர சிங் அவர்களுடைய தலைமையிலான குழு தெரிவித்திருக்கிறது. இன்னும் சில காரணங்களையும் நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு இலங்கையைச் சுற்றிக் கப்பல்கள் செல்லமுடியாத சூழ்நிலையில் கூட, சேது சமுத்திரத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுமேயானால், வட கிழக்குப் பருவக் காற்றானாலும் சரி, தென் மேற்குப் பருவக் காற்றானாலும் சரி, இந்தக் கால்வாய் மூலம் தொடர்ந்து கப்பல் போக்குவரத்து நடைபெறுவதற்கு வாய்ப்பிருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்லாமல் யுத்த காலங்களில், கப்பல்கள் சேது சமுத்திரக் கால்வாய் மூலமாகச் செல்லுமேயானால், நிச்சயமாக பாதுகாப்பாக இருக்குமென்று ராணுவ வல்லுநர்கள் எல்லாம் கருத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே இவ்வளவு காரணங்கள் எல்லாம் இருந்தாலும்கூட, பொருளாதார அடிப்படையிலே சாத்தியம் என்ற சூழ்நிலை இருந்தாலும்கூட, இந்தத் திட்டம் கிடப்பிலே போடப்படுவதற்கான காரணம், வெறும் அரசியல் காரணமே தவிர—அதாவது பொலிதிகல் ரீசன்ஸ்—வேறு எந்தக் காரணமும் நிச்சயமாக இருக்கமுடியாது.

1986 நவம்பர் 14] [திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்]

எனவே இன்றைக்கு இந்த மன்றத்தின் மூலமாகத் தெரிவிப்பதெல்லாம், இன்னொரு திட்டத்தையும்— தூத்துக்குடி-திண்டுக்கல் வழியாக கரூர் அகல ரயில்பாதைத் திட்டத்தையும் சேர்த்து எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். நீங்கள் இப்போது கரூர் அகல ரயில்பாதைத் திட்டத்தைப் போர்ப்பார்க்களே யானால், ஏதோ அகழ்வாராய்ச்சி நடந்து, சிதைந்த நகரத்தினுடைய பாகங்களைப் பார்ப்பதுபோன்று, பாலங்கள், தூண்கள் மட்டும் கட்டப்பட்ட நிலையில், ரயில்வே தண்டவாளங்கள் போடப்பட்ட நிலையில், சில இடங்களில் சரளை ஜல்லிக் கற்கள் போடப்பட்ட நிலையில் அகழ்வாராய்ச்சியில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட சிதறுண்ட பாலங்கள் போன்று காட்சியளிக்கிறதே தவிர, இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படுவது போன்று இல்லை. இந்தத் திட்டத்திற்கு ஒவ்வொரு ஆண்டும் மத்திய அரசு எவ்வளவு தொகை ஒதுக்குகிறது? ரூ. 3 கோடி, 4 கோடி என்று தான் ஒதுக்கியிருக்கிறார்கள். அப்படி ஒதுக்கப்படுகின்ற தொகை நிர்வாகச் செலவிற்கே போதுமானதாக இருக்கிறதே தவிர இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றும் சூழ்நிலையில் மத்திய அரசு ஒதுக்கவில்லை என்று தெரிகிறது.

இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், ஜீவ்வளவு வாய்ப்புகள் இருந்தாலும்கூட, மத்திய அரசு இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்குத் தயாராக இல்லை. ஆனால் நம்முடைய மாண்புமிகு மரியாதைக்குரிய பிரதம அமைச்சர் திரு. ராஜீவ் காந்தி அவர்கள் இன்றைக்குப் புனிதமான கங்கையைத் தூய்மைப்படுத்த வேண்டுமென்று, அந்தக் காலக் கட்டத்திற்கு வந்திருக்கிறார்கள். கங்கையைத் தூய்மைப்படுத்துவது என்பது தேவையில்லை என்று நான் சொல்லத் தயாராக இல்லை. புனிதமான கங்கையைத் தூய்மைப்படுத்த வேண்டுமென்பதில் பொருளாதார காரணங்கள் அதிகமாக இருக்கமுடியாது. எனவே புனிதமான கங்கையைத் தூய்மைப்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கின்ற நம்முடைய மாண்புமிகு பிரதம அமைச்சரவர்கள் பொருளாதார அடிப்படையிலே சாத்தியமான ஒன்று என்று அறிவிக்கப்பட்ட இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றாமல் இருப்பது, ஏதோ தமிழகம் இன்றைக்குப் புறக்கணிக்கப்படுகிறதோ என்ற எண்ணத்தை தமிழக மக்களுக்கு உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். எனவே பொருளாதார வாய்ப்பு உள்ளதும், நிறைவேற்றப்பட வேண்டியதுமான இந்தத் திட்டம், தமிழகத்தைப் பொறுத்த மட்டில், ஆங்காங்குள்ள வறட்சி நிறைந்த மாவட்டங்களை வளம் ஆக்குவதற்கு நிறைவேற்றப்பட வேண்டியது அவசியம் என்பதையும், தேவையான ஒன்றாகும் என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்து, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள்

[திரு. பொன். முத்துராமலிங்கம்] [1986 நவம்பர் 14]

மொழிந்த தீர்மானத்தை வழி மொழிவதோடு, இந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்றுவதோடு மட்டும் நின்றுவிடாமல் மாநில அரசும் அக்கறை எடுத்துக்கொண்டு, இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கான அனைத்து ஏற்பாடுகளையும் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று, கேட்டு, அமைகிறேன்.

(முற்பகல் 11-30)

திரு. பொ. உத்திராபதி : மாண்புமிகு பேரவை துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள் கொண்டு வந்த தனித் தீர்மானமான சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்தை நான் ஆதரித்து இந்திய கம்ப்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாக சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விழைகின்றேன். சேது சமுத்திரத் திட்டம் என்பது நமது நாட்டில் தென் மாநிலங்களுடைய முக்கியமான திட்டமாகும். ஆனால் நாம் சுதந்திரம் பெறுவதற்கு முன்னால் வெள்ளையன் ஆட்சிக் காலத்தில் இந்தத் திட்டம் உருவாக்கப்பட்டு நிறைவேற்றப்படாது—இலாபத்தை குறிக்கோளாகக் கொண்ட வெள்ளையன் ஆட்சி இதைக் கைவிட்டிருந்தார்கள். ஆனால் நமது நாடு சுதந்திரம் பெற்று 39 ஆண்டுகள் முடிந்தும் தென் மாநிலங்களுக்கு முக்கியமான பாதுகாப்பு, பொருளாதார வளர்ச்சி இப்படி பல்வேறு திட்டங்கள் வளர்ச்சி பெறக் கூடிய இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றாமல் மத்திய அரசு—கமிட்டிகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கமிட்டிகளில் கருத்துக்கள் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றன. வல்லுநர்கள் கருத்து சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இவ்வளவும் தெரிவித்த பிறகும்—காலம் கடத்தி வருவது என்பது உண்மையிலேயே தமிழகத்தைப் புறக்கணிக்கிறார்களோ என்று தமிழ்நாட்டு மக்கள் சந்தேகப்படக்கூடிய அளவிற்குத் தொடர்ந்து ஒரு தவறான பாதையைக் கடைப்பிடித்து வருகிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சொல்லாமல் இருக்க முடியாது.

இந்தத் திட்டம் உருவாகி நிறைவேறக்கூடிய ஒரு காலத்துல் அன்று இருந்த இலங்கை முன்னாள் பிரதம அமைச்சர் ஸ்ரீமதி பண்டார நாயகா அம்மையார் அவர்கள் நமது மறைந்த பாரதப் பிரதமர் இந்திரா காந்தி அம்மையார் அவர்களிடம், இந்தத் திட்டம் நிறைவேறினால், இலங்கையினுடைய துறைமுகத்தினுடைய வருவாய் மிகவும் குறைந்துவிடும். அதனால், இலங்கையினுடைய பொருளாதார நெருக்கடி முற்றிவிடும். இலங்கை மக்கள் வறுமைக் கோட்டிற்கு கீழே வாழக்கூடிய ஒரு அபாய நிலை உருவாகிவிடும். எனவே, இந்திய அரசு இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறுத்தி வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டதாகவும் அதை இந்திய அரசு பரிசீலனை செய்து, அதனால் காலம் கடத்தி நிறுத்தி வைத்ததாகவும்

1986 நவம்பர் 14] [திரு. பொ. உத்திராபதி]

சொல்லப்படுகிறது. அப்படி நம் நாட்டிற்கு அருகாமையில் இருக்கக்கூடிய இலங்கை நாடு பாதிக்கப்பட வேண்டும் அல்லது அந்த நாட்டு மக்கள் பாதிக்கப்பட வேண்டும் என்று நமது நாடு விரும்ப வேண்டிய அவசியம் கிடையாது. காரணம் நமது இந்திய நாட்டைச் சுற்றி இருக்கக்கூடிய நாடுகள் உறுதியாகவும், ஒருமைப்பாடாகவும் இருந்தால்தான், நமது இந்திய நாட்டிற்கும் அது ஒரு பாதுகாப்பாக இருக்கும். இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்திற்கு 1982 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 110 கோடி செலவாகும் என்று சொல்லப்பட்டது. ஆனால் 1986-ல், இன்றைய காலகட்டத்தில் பார்ப்போமானால் ரூ. 200 கோடிக்கு மேல் அந்தத் திட்டத்திற்குச் செலவாகி விடாது. ஆனால் ஒரு ஆண்டிற்கு சுமார் 50,000 கோடி ரூபாய் செலவு செய்யக்கூடிய நமது மத்திய அரசு இந்தத் தென் மாநிலங்களுடைய வளர்ச்சிக்காக, குறிப்பாக தமிழகத்தினுடைய வளர்ச்சிக்காக, இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்திற்கு 200 கோடி ரூபாய் ஒதுக்கி, இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதால், மத்திய அரசினுடைய நிதி எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் பாதித்துவிடாது. அந்த அடிப்படையில்தான் இன்றைக்கு நமது மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய தீர்மானத்தை ஆதரித்து நாம் அனைவரும் பேசிக்கொண்டிருக்கிறோம்.

இன்றைக்கு நமது நாட்டில் ஒரு பக்கம் வெள்ளம். ஒரு பக்கம் வறட்சி. இப்படி பாதிப்பு மாறி மாறி வருகிறது. கங்கை-காவேரி திட்டம் என்பது ஒரு பெரிய திட்டம். இப்படிப்பட்ட பெரிய திட்டத்தை கூட நிறைவேற்றுவதில் மத்திய அரசு பாராமுகமாக இருப்பதால், நமது நாடு இன்றைக்கு பெரும் பிரச்சனைக்கு உள்ளாக்கப்பட்டு வருகிறது. அதேபோல் இந்தத் திட்டத்தையும் திட்டச் செலவு அதிகம் என்று மத்திய அரசு எக்காரணத்தைக்கொண்டும் இனிமேல் கிடப்பில் போட்டுவிடக்கூடாது என்றுதான் சொல்ல விரும்புகிறோம். ஏனெனில் இலங்கையைச் சுற்றி கப்பல்கள் வருவதால் எரிபொருள் நமது நாட்டிற்கு அதிகமாக செலவாகிக் கொண்டிருக்கிறது. கையில் அள்ளி நேராக சாப்பிடக்கூடிய நாம் தலையைச் சுற்றிச் சாப்பிடுவது போல இன்றைக்கு இந்தத் திட்டம் காலதாமதமாகிக் கொண்டிருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல, தென் எல்லைப் பாதுகாப்பு—வங்காள விரிகுடாக் கடலில் அமெரிக்காவினுடைய ராணுவ தளம், நமது தமிழகத்தில் இருக்கக்கூடிய வேதாரண்யத்திற்கு 18 மைலுக்கு அப்பால் திரிகோணமலையில் ராணுவத்தினுடைய உல்லாசப் பயணம் என்ற அடிப்படையில் இன்றைக்கு தமிழர்கள் வாழ முடியாத ஒரு அபாய நிலை இருக்கிறது. அதே போல்,

[திரு. பொ. உத்திராபதி] [1986 நவம்பர் 14]

இன்றைக்கு இந்தியா முழுவதும் சுற்றி, இந்தியாவுக்குப் பாதுகாப்பு இல்லாத ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. தமிழகத்தினுடைய பொருளாதார வளர்ச்சி மிக முக்கியமானது அந்த முக்கியமான வளர்ச்சி இன்றைக்கு வேகமாக தடைப்பட்டு வருகிறது, இந்தத் திட்டம் இல்லாததன் காரணமாக.

அதுபோல், தமிழ் நாட்டில் தென் மாவட்டங்களில் ஏற்பட்ட பிற்பட்ட நிலைமைகளை மாற்றி அமைக்கும் தன்மையுள்ள திட்டம் இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டம். இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை இனியும் காலதாமதம் இல்லாமல் உடனடியாக அமல்படுத்த மத்திய அரசு முன் வரவேண்டும்.

இப்படி ஒரு நல்ல திட்டம் நீண்ட காலமாக மத்திய அரசால் கிடப்பில் போடப்பட்டுள்ளது. தமிழ்நாட்டை மத்திய அரசு புறக்கணித்து விடுமோ என்ற ஒரு அச்சம் மேலும், மேலும் வலுப் பெற்று வருகிறது.

அதுவும், இந்த நேரத்தில் சேது சமுத்திரத் திட்டம் நிறைவேறினால், இன்றைக்குத் தமிழகத்திற்கு வரக் கூடிய பொருளாதார வளர்ச்சி, அதன் மூலமாக இன்றைக்குத் தமிழகத்தில் ஏற்படக்கூடிய பல்வேறு காரியங்களை நிறைவேற்றுவதற்கான வகையில் இந்தத் திட்டத்தை மத்திய அரசு இந்த மாநில சட்டமன்றத்தில் எல்லாக் கட்சியினராலும் எடுத்துச் சொல்லப் படக்கூடிய இந்தக் கருத்துக்களுக்கிணங்க, எதிர்காலத்தில்—இனி மேலும், மேலும், மேலும் கருத்துக்கள் சொல்லி, கமிட்டிகள் போடப்படுகின்றன. கருத்துக்கள் சொல்லிச் சொல்லி கமிஷன்கள் போடப்படுகின்றன. ஆனால் கமிட்டிகளும், வல்லுநர்களும் சொல்லக்கூடிய அந்தக் கருத்துக்களை, முடிவுகளை மத்திய அரசு காது கேட்கா செவிடு போல் இருப்பது மாநிலத்தை, தமிழகத்தைப் புறக்கணிக்கக்கூடிய சூழ்நிலையாக இருக்கிறது.

இன்றைக்குக் கூட, நமது காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர்கள் பேசுகிறபோது காவிரி நடுவர் பிரச்சினை பற்றிக் கூட காங்கிரஸ் கட்சி பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள், பிரதம அமைச்சரிடத்தில் சொன்னதாகச் சொன்னார்கள். நமது மாநில அரசு, தமிழகத்தில் குறிப்பாக, தஞ்சை மாவட்டத்தில் காவிரி நதிநீர் பிரச்சினையில் ஏற்பட்ட விவசாய பாதிப்புக் கண்டு, உடனடியாக காவிரி நீர்ப் பிரச்சினையை நடுவர் தீர்ப்புக்கு விடவேண்டும் என்று மத்திய அரசுக்கு சிபாரிசு செய்திருக்கிறது.

அந்த சிபாரிசை செய்த காங்கிரஸ் கட்சி பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் பிரதம அமைச்சரைச் சந்தித்து, உடனடியாக இதற்குத் தீர்வு காண வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டதாக இன்றைக்குச் சொன்னார்கள். அதை வரவேற்பதோடு, காங்கிரஸ்

1986 நவம்பர் 14] [திரு, பொ. உத்திராபதி]

கட்சி பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள், தமிழகத்தினுடைய நலனைக் கருதி, சேது சமுத்திரத் திட்டத்தினுடைய நல்ல பலனைக் கருதி, அவர்களும், இந்த அவையில் பிரதான எதிர்க்கட்சியாக இருக்கக்கூடிய காங்கிரஸ் கட்சி தலைமையில் உள்ளவர்களும், டெல்லியிலிருக்கின்ற காங்கிரஸ் கட்சி பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களும், தமிழகத்தைச் சேர்ந்த பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களையும், இணைத்து, பிரதம அமைச்சரிடத்தில் சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை, இந்த முக்கியமான திட்டத்தை வலியுறுத்தி எதிர்காலத்தில் மத்திய அரசு 200 கோடி ரூபாய் செலவு செய்தாலும், அது ஒரு பெரிய தொகை கிடையாது; அந்த அடிப்படையில் இந்த சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை—இந்த 1986 ஆம் ஆண்டிற்குள் மத்திய அரசு வாக்குறுதி அளித்திடக்கூடிய அளவுக்கு இந்த அவையினுடைய ஒருமித்த கருத்துக்களை மத்திய அரசு நிறைவேற்றிக் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்தியக் கம்யூனிஸ்டு கட்சியின் சார்பாக இந்தத் திட்டத்தை மேலும் வற்புறுத்தி அமர்கிறேன்.

*திரு. மா. சின்னாசு : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்தின் அவசியத்தைக் குறித்த தீர்மானத்தை வழிமொழிந்து நானும் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்தக் கருத்துக்கள் இன்று பேசப்பட்ட, பேசியிருக்கிற அனைத்து உறுப்பினர்களுடைய கருத்துக்களோடு ஒட்டியிருக்கின்றன என்பதை நான் முதலில் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சேது கால்வாய்த் திட்டத்தைப் பற்றி இந்த மன்றத்தில் இனி பேசுவதற்கு எந்தக் கருத்தும் இல்லை என்கிற அளவுக்கு இந்தத் திட்டம் பற்றி இராமாயண காலத்தில் தொடங்கி இந்த நாள் வரை, எடுக்கப்பட்டிருக்கிற எல்லா நடவடிக்கைகளையும், கமிட்டி அறிக்கைகளையும், வல்லுநர்களுடைய கருத்துக்களையும் இந்த மாமன்ற உறுப்பினர்கள் மிகத் தெளிவாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

[முற்பகல் 11-40]

கிராமத்தில் இராமாயணம் படிப்பதை ஒரு பொழுதுபோக்காகப் பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறோம். தினந்தோறும் மாலை 7 மணிக்கு மேல் பெரியவர்கள் ஒன்றாக உட்கார்ந்துகொண்டிருப்பார்கள். ஒருவர் இராமாயணத்தைப் படிப்பார். பத்து இருபது பேர் உட்கார்ந்து கேட்டுக் கொண்டிருப்பார்கள். இப்படித் தொடர்ந்து பல நாட்களுக்கு இராமாயணக் கதை நடந்து கொண்டிருக்கும். முடிவே இல்லாமல் இது நடந்து கொண்டிருக்கும். இறுதியில் ஒரு நாள் “பட்டாபிஷேகம்” என்று சொல்லி, அன்றைக்கு அதிகக் கூட்டம் வரும். அதற்குக்

[திரு. மா. சின்னராசு] [1986 நவம்பர் 14]

காரணம் அன்றைக்குச் சுண்டல் வழங்குவார்கள். அப்படி கிராமத்தில் நடக்கிற இராமாயணக் கதையைப் போல் சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டம் சரித்திர காலம்தொட்டு பேசப் பட்டு, சில நாட்களில் அதற்கான சில எழுச்சிமிக்க முழக்கங்கள் கேட்பதும், சில நேரங்களில் பட்டாபிஷேகம் நடப்பதைப் போல் இதற்காக தீர்மானம் நிறைவேற்றப்படும் முயற்சியில் நாம் ஈடுபடுவதும், மத்திய அரசிலும், பாராளுமன்றத்திலும் மற்ற இடங்களிலும் இகை வலியுறுத்துவதுமாகக் தொடர்ந்து நிகழ்த திக் கொண்டிருக்கிறோம். இதுவும் ஒரு இராமாயணக் கதைபோல் இல்லாமல் இது ஒரு அத்தியாவசியமான திட்டம் என்று மத்திய அரசு கருதி நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றுதான் இந்தத் தீர்மானம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதுதான் இந்தத் தீர்மானத்தின் நோக்கம். அந்த வகையில் இரண்டு முக்கியமான கருத்துக்களை மத்திய அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட வேண்டியவை என்ற அடிப்படையில் நான் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஒன்று இந்திய ஒருமைப் பாட்டைக் காப்பதற்கும் மற்றொன்று இந்தியாவினுடைய சுதந்திரத்தைக் காப்பதற்கும் இந்தத் திட்டம் மிக முக்கியமான திட்டமாகும். இந்த மிகப் பெரிய இரண்டு நோக்கங்களைக் கொண்டுதான் இந்தத் திட்டத்தின் அவசியத்தையும் அவசரத்தையும் மத்திய அரசு உணர வேண்டும். இது நாம் காலங்காலமாகப் பேசிவரும் காவிரி—கங்கை இணைப்புத் திட்டம் போல் அல்லாமல் கார் லேண்ட் கெனரல் ஸ்கீம், பெனில்சுலர் ரிவர் ஸ்கீம், (கோதாவரி—கிருஷ்ணா—காவேரி இணைப்புத் திட்டம்) போல் அல்லாமல் அல்லது நாம் அடிக்கடி சொல்லி வருகிற கரூர்—தூத்துக்குடி அகல ரயில் பாதைத் திட்டம் போல் “நாம் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம்”, மத்திய அரசும் “நாங்கள் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்” என்று சொல்கிற திட்டமாக இல்லாமல் இந்தியாவின் ஒருமைப் பாட்டிற்கும் இந்தியாவின் பாதுகாப்புக்கும் சோதனையாக, சவரலாக இருக்கிற ஒன்றைச் சமாளிப்பதற்கான ஒரு திட்டம் இந்தத் திட்டம் என்று உணர வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் இந்த நேரத்தில் நான் சில கருத்துக்களை இங்கே வைக்க விரும்புகிறேன்.

இந்தியாவின் ஒருமைப்பாடு எப்படி பாதிக்கப்படும் என்றால் தற்போது தொடர்ந்து நம் நாட்டின் பல்வேறு மாநிலங்களில் எழுந்து வருகிற உணர்வுகளை, எழுந்து வருகிற பிரிவினை வாதங்களை நாம் முதலில் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். அந்த மாநில மக்கள் எல்லாம் சுதந்திர இந்தியாவின் வளத்திற்காகப் பாடுபடுவோம் என்று சபதம் எடுத்துக் கொண்டவர்கள்தான், இந்தியாவின் விடுதலைக்காக வீரர்களை உருவாக்கிய மாநிலங்கள் இன்றையதினம் பிரிந்து போயாவது தங்களுடைய உரிமைகளைக் காத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்ற உணர்வுக்குத் தள்ளப் பட்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் குறிப்பிட

1986 நவம்பர் 14] [திரு. மா. சின்னராசு]

விரும்புகிறேன். மாநில மக்களுடைய ஏகோபித்த உணர்வுகள் கட்சி வேறுபாடுகளுக்கு அப்பாற்பட்டு நின்று நாட்டின் தேவை என்பதன் அடிப்படையில் வலியுறுத்தப்படும் திட்டங்கள் மத்திய அரசால் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கும்போது “நம் முடைய கோரிக்கைகளை மத்திய அரசு நிறைவேற்றவில்லை: அல்லது நிறைவேற்றுவதற்கான முயற்சிகளைக்கூட மேற்கொள்ள வில்லை” என்ற உணர்வின் அடிப்படையில் இப்படிப்பட்ட நிலைமை உருவாகிறது. இதுபோன்ற உணர்வுகள், பாதிக்கப் படுகிற நிலை, இந்திய யூனியனால் ஏற்பட்டு விட்டதோ என்ற ஏக்கம் எந்த மாநிலப் பகுதியைச் சார்ந்த மக்களுக்காவது ஏற்பட்டுவிட்டால் அது இறுதியில் பெரிய போராட்டமாக வெடித்து விடுகிறது என்பதை அண்மைக்கால சரித்திர நிகழ்ச்சி யாகப் பார்த்து வருகிறோம். அப்படிப்பட்ட உணர்வை வளர்க்கக் கூடாது என்பதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொல்லு கிறேன். இத்திட்டத்தை மத்திய அரசு இதுவரை நிறைவேற்ற வில்லை என்பதற்காக மத்திய அரசு நமக்குச் செய்திருக்கிற பல்வேறு திட்டங்களை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. ஆனால் இது மிக மிக அத்தியாவசியமான ஒன்று என்றுதான் வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். மத்திய அரசு இந்தப் பிரச்சினைக்குத் தேவை யான முன்னுரிமையைக் கொடுக்கவில்லை என்றுதான் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை).

எனவே தமிழக மக்களுடைய எண்ணம் மட்டும் அல்ல இந்திய நாட்டினுடைய பாதுகாப்புக்கும் தேவையான ஒன்று என்ற அடிப்படையில் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றியாக வேண்டும். இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதில் மத்திய அரசிற்கு எது தடையாக இருக்கிறது என்று பார்க்க வேண்டும். இந்தத் திட்டம் எகனாமிகலி வயபிள் என்று மத்திய அரசே நியமித்த நடராஜன் கமிட்டி அறிக்கையில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்தத் திட்டத்திற்கு டெக்னிகல் பீசிபிவிடி இருக்கிறது என்பதும் தெளிவாக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கும் மேலாக இந்தத் திட்டம் செக்யூரிட்டி ரீசன்ஸ் என்ற அடிப்படையில் பார்த்தாலும் ஒரு நெச்சிட்டி என்ற முடிவுக்கு வந்த பிறகும் இதற்கான நிதியை ஒதுக்கித் திட்டத்தை நிறைவேற்றாததற்கு என்ன காரணம் என்று புரியவில்லை. இதற்கு ரூ. 200 அல்லது 250 கோடிதான் செலவாகும். 1986-87 ஆம் ஆண்டிற்கு மத்திய அரசு செலவிட இருக்கிற மொத்தத் தொகை ரூ. 52,862 கோடியாகும். எனவே நிதியில்லை என்ற காரணத்தால் இந்தத் திட்டத்தைப் பரிசீலிக்க வில்லை என்றும் மத்திய அரசு சொல்ல முடியாது. ரூ.52,862 கோடி ஓராண்டிற்கு மட்டும் செலவிட இருக்கும் மத்திய அரசுக்கு இந்த ரூ. 250 கோடி என்பது பெரிய தொகை அல்ல. அதுவும் ஒரே ஆண்டிற்கு இவ்வளவு தொகை தேவையில்லை. 5 ஆண்டுத் திட்டத்தில் நாம் இதை இணைத்துக் கொண்டால் அதை முடிக்க 5 அல்லது 10 ஆண்டுகள் கூட ஆகலாம்.

[திரு. மா. சின்னராசு]

[1986 நவம்பர் 14]

ஆக ஆண்டுக்காண்டு ஒரு சில கோடி ஒதுக்கி நிறைவேற்ற வேண்டிய திட்டங்கள் எல்லா வகையிலும் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டு நிறைவேற்ற வேண்டியது அவசியம் என்ற திட்டங்களை ஒத்தப் போடுவதற்குச் காரணங்கள் இருக்க முடியாது என்பதை இந்த நேரத்திலே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அப்படித் தேவையில்லாமல் ஒத்தப் போடுவதால்தான் தமிழக மக்களுடைய உணர்வுகள் பாதிக்கப்படுகிற நிகழ்வாக இது இருக்கின்றன.

நேற்று மொழியுரிமை குறித்த தீர்மானத்தை ஏகமனதாக நிறைவேற்றியிருக்கிறோம். நாட்டிலே மொழி உணர்வால் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்படும்போது நம்முடைய ஐக்கியம், ஒருமைப்பாடு பாதிக்கும் சூழ்நிலை ஏற்படும். இரண்டாவதாக பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு நாம் அமைத்துக் கொண்டுள்ள குடியாட்சி முறைக்கு தடையாக இருக்கிறது என்ற உணர்வு ஏற்படாமல் இந்தியாவில் ஒருமைப்பாடு காக்கப்பட வேண்டும். இந்தியாவின் கூட்டுத் தன்மை (Federal set up) அடிப்படையில் ஐக்கியப்படுத்தப்பட்டுள்ள நாடு என்பதையும் மறைத்து விட முடியாது. சாதாரணமான மக்களாக இருந்தாலும், அவர்கள் பஞ்சாபிலிருந்தாலும், தமிழகத்திலேயிருந்தாலும், அசாமில் இருந்தாலும், அவர்களுடைய உணர்வுகளை காலத்திலே மதிக்க வேண்டும். இந்தியாவிலுடைய ஒருமைப்பாட்டுக்கு அவசியம் என்ற அந்த உணர்வோடு இது போன்ற அத்தியாவசியமான திட்டங்களை பரிசீலிக்கும்போது மக்களுடைய எண்ணங்களை மத்திய அரசாங்கம் மதிக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். அந்த வகையிலே இந்தத் திட்டம் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு உதவும் திட்டமாக இருக்கிறது.

பல்வேறு நாடுகளில் இது போன்ற கனால் திட்டங்கள் அவர்களின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குக் காரணமாக இருந்திருக்கின்றன என்ற வரலாறு இருக்கிறது. பெல்ஜியம் நாட்டிலே இருக்கின்ற ஆல்பெர்ட் கெனாலும்; கிரீஸ் நாட்டிலே அமைந்திருக்கின்ற கோரிநாத் கெனாலும், கெனடா நாட்டிலே அமைந்திருக்கின்ற செயின்ட் லாரன்ஸ் சீவே என்று சொல்லப்படுகிற சால்வாயும், எகிப்தில் உள்ள சூயஸ் கால்வாயும், பனாமாவில் உள்ள பனாமா கால்வாயும், ருஷ்யாவில் உள்ள மிகப் பெரிய ஒல்கா பால்டிக் என்ற கால்வாயும் அந்தந்த நாடுகளின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு எவ்வளவு தூரம் உதவியிருக்கின்றன என்பதை எண்ணிப் பார்த்து, இந்தத் திட்டம் தமிழகத்திற்கு மட்டுமல்லாமல் இந்தியாவின் பொருளாதார உயர்விற்கு உதவும் என்ற வகையிலும், எண்பது சதவீதம் அந்நியச் செலாவணியை ஈட்டித் தருகிற மிகப் பெரிய திட்டம் என்பதையும் உணர் வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் சுட்டிக் காட்ட

1986 நவம்பர் 14]

[திரு. மா. சின்னராசு]

விரும்புகிறேன். இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுகிற நேரத்
தில், பல உறுப்பினர்கள் சுட்டிக் காட்டியதைப் போல, இது
வெறும் கால்வாய்த் திட்டமாக மட்டும் இல்லாமல், பொருளா
தார வளர்ச்சிக்கு மட்டுமல்லாமல் அருகில் உள்ள தூத்துக்குடி
துறைமுகத்திற்குக் கூடுதலான வளர்ச்சியைத் தரும் என்பதை
யும் நாம் உணர வேண்டும்.

இந்த திட்டத்தைப் பற்றி பேசுகின்றபோது பல்வேறு அரி
சியல் வரலாற்றைச் சுட்டிக் காட்டிப் பேசினோம். பேரறிஞர்
அண்ணா அவர்கள் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை விரிவு படுத்த
வேண்டும்—என்று அதை வெறும் பிஷிங் ஹார்பாராக இருப்பதை—
வாணிபத் துறைமுகமாக மாற்ற வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு
தூத்துக்குடி எழுச்சி நாளைக் கொண்டாடினார்கள். ஆகவே
தேவைப்படுகிற திட்டங்களையெல்லாம், தமிழகத்தினுடைய,
இந்திய பொருளாதார வளர்ச்சிக்குத் தேவைப்படுகிற திட்டங்
களை எல்லாம் நிறைவேற்ற வேண்டும் என்பதற்காக நம்
முடைய உரிமைகளை எழுச்சி உணர்வோடு சொல்லி இந்தத்
திட்டங்களை இந்தக் காலக் கெடுவுக்குள் மத்திய அரசாங்கம்
நிறைவேற்ற வேண்டும் என்ற வரையறையை வைத்து மத்திய
அரசை நாம் வலியுறுத்த வேண்டும் என்பது என்னுடைய தாழ்
மையான எண்ணம்.

மத்திய அரசாங்கம் அவசியம் என்று ஒத்துக் கொண்ட திட்டங்
கள் பல இருக்கின்றன. அவற்றைக் காலம் தாழ்த்துவதால்
கூடுதல் நிதிச் சுமை ஏற்படுகிறது என்பதை மத்திய அரசாங்கத்
தின் பாராளுமன்ற எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி சுட்டிக் காட்டி
யிருக்கிறது. காலம் கடத்தப்படுவது, இது போன்ற முக்கிய
மான 183 திட்டங்களுக்குக் கூடுதல் செலவு ஆவதற்குக் காரண
மாக அமைந்திருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது இத்திட்டத்
தை நிறைவேற்றுவதில் காலதாமதம் ஆவதால் நம்முடைய
நாட்டினுடைய பொருளாதாரத்திற்கு மேலும் பாதிப்பு ஏற்
படும் என்பதைச் சுட்டிக்காட்டி விரும்புகிறேன். ரூபாய் 21
ஆயிரம் கோடி அளவிற்கு 183 திட்டங்கள் காலத்திலே நிறை
வேற்றப்படாததால் ரூபாய் நாற்பதாயிரம் கோடி கூடுதல்
செலவுக்குக் காரணமாக இருந்தது என்பதை பாராளுமன்ற மதிப்
பீட்டுக் குழு சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறது. இந்த அனுபவங்களைக்
கருத்திலே கொண்டு இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட வேண்
டும். இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கான எல்லா
வழிமுறைகளையும் நடராஜன் கமிட்டி தந்திருக்கிறது. அதிலே
இன்னுமொன்றைச் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள். நிறைவேற்
றப்படுகிற இந்தச் சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை, சேது சமுத்திர
டெவலப்மென்ட் அத்தாரிட்டி என்று சொல்லக் கூடிய மத்திய
மாநில அரசுகளுடைய கூட்டு அத்தாரிட்டியிடம் விட்டுவிட
வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

[திரு. மா. சின்னராசு]

[1986 நவம்பர் 14]

(முற்பகல் 11.50)

இந்த நேரத்திலே மத்திய அரசு காலந்தாழ்த்துவதைத் தவிர்க்கும் முறையில் இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றக் கூட, 'ஜாயின்ட் வென்சர்' என்ற முறையில் தமிழகத்தில் தென் மாவட்டங்களுடைய வளர்ச்சியைக் கருத்திற் கொண்டு, மத்திய அரசு நிதிப் பற்றாக்குறை அல்லது நிதி ஒதுக்கீட்டிலுள்ள தடைகளைச் சுட்டிக் காட்டினால், மாநில அரசே கூட இந்தத் திட்டத்திற்கான மூலதனத்தில் பங்கு கொள்கிறோமென்று சொன்னால், இன்னும் 25 ஆண்டுகளில் இந்தத் திட்டத்திற்கான முழுச் செலவையும் லாபகரமாகப் பெற்றுவிட முடியும் என்ற நிலை இருக்கிறது. மாநில அரசே இதைக் கூட்டுத் திட்டமாக மத்திய அரசின் ஒத்துழைப்போடு எடுத்துக்கொள்ள முயற்சிகளை மேற்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இன்று நாம் பேசி வருகிற இது போன்ற தமிழகத்தின் ஜீவாதார பொருளாதார உரிமைகளை அமূলப் படுத்த கங்கை-காவிரித் திட்டமானாலும், கார்லென்ட் கெனால ஸ்கீம் ஆனாலும் மத்திய அரசின் எண்ணமும், உணர்வுகளும் தமிழகத்தின் சாதாரண மக்களின் எண்ணங்களைப் பிரதிபலிப்பதாக இருக்க வேண்டும். அப்போதுதான் கூட்டாட்சித் தத்துவத்திலும், ஒழுமைப் பாட்டிலும் இந்தப் பகுதி மக்களும் முழு நம்பிக்கையை வளர்த்துக் கொள்வார்கள் என்ற உணர்வோடு இந்தத் திட்டத்தின் அவசியங்களைப் பரிசீலிக்கும்போது மத்திய அரசு கருத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நடராஜன் கமிட்டியில் இந்தத் திட்டத்தின் 'பீசிபிலிட்டி' பற்றி சொல்லிவிட்டு, திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்லி முடிக்கும்போது, கூறப்பட்டுள்ள கருத்து நாம் நினைவு கூற வேண்டிய கருத்து என்று இங்கே சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

When it is a question of stimulation of underdeveloped economics, transport is one of the two great nation-building influences, the other is education ;

என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆக பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு கல்விக்கு அடுத்து அல்லது கல்வியோடு போக்குவரத்துத் தான் அடிப்படைத் தேவை என்பதை அவர்கள் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள். பல கோடி ரூபாய்களை ஐந்தாண்டு திட்டங்களிலே செலவிடுகிற மத்திய அரசு, இந்தத் திட்டத்திற்குச் செலவிடுகிற பணத்தை நிச்சயமாக மிகப் பெரிய தொகையாகக் கருத வேண்டியதில்லை என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன். நடராஜன் கமிட்டியிலே மேலும் ஒன்றைச் சுட்டிக் காட்டியிருக்கிறார்கள்.

1986 நவம்பர் 14] [திரு. மா. சின்னராசு]

To 'look ahead is always a hazardous business. Yet, there is no reason in itself for not doing so. Unless we think in terms of the future and its huge range of revolutionary possibilities, we shall be unprepared for the changes as they occur. It is the duty of the Government, the industry — why, the individuals too — to try to look ahead and plan according to predictions.

நம்முடைய எதிர்கால வரலாற்று நிலைமைகளை உணர்ந்து, இத்திட்டம் பார்ப்பதற்கு அல்லது செயல்படுத்துவதற்கு ஏதோ ஒரு அச்சம் தரக்கூடிய திட்டமாக இருந்தாலும், அப்படி கருத்த் தேவையில்லை என்ற உணர்வுகளை எடுத்துச் சொன்ன பின்னால், நாட்டின் நிலைமையை, நாட்டின் எதிர்கால வளர்ச்சியைக் கருத்தில் கொண்டு நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமென்ற நம்முடைய கோரிக்கை யாவரும் ஏற்றுக் கொள்ளக் கூடிய ஒன்று என்று சொல்லி, இந்தத் திட்டத்தை எடுத்து முடிக்க ஒரு காலக் கெடுவை நிர்ணயிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இரண்டாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திலேயே இதை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்லியும், தொடர்ந்து காலங்கடத்தாமல் நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று மத்திய அரசுக்கு மாநில அரசு எடுத்துச் சொல்ல வேண்டுமென்று சொல்லி, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி, அமைகிறேன்.

திரு. எஸ். என். இராமசாமி : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள் 10-5-1986 ஆம் தேதி அன்று மொழிந்த தீர்மானத்தின் மீது காந்தி காமராஜ் தேசிய காங்கிரஸ் சார்பில் சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். சேது சமுத்திர கால்வாய்த் திட்டம் பொதுவாக தென்மாநிலங்களுக்கு, குறிப்பாக தமிழ்நாட்டின் பொருளாதார மேம்பாட்டுக்கு நல்ல திட்டமாகும். ஆனால் அந்தத் திட்டம் பல ஆண்டுகளாகப் பேசப்பட்டு கிடப்பிலே தள்ளப்பட்டிருக்கிறது. தவிர அந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டுவர அரசு எந்த நடவடிக்கையையும் எடுத்ததாகத் தெரியவில்லை. நம்முடைய மாநில அரசு, மத்திய அரசை வலியுறுத்தி, இந்தத் திட்டத்தை உடனடியாகச் செயலுக்குக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன். கடந்த காலங்களில் 9 கமிட்டிகள், தமிழகம் சார்பில் 3 கமிட்டிகள் அதிகப்படுத்தப்பட்டு 12 கமிட்டிகள் போடப்பட்டு இருக்கின்றன. இந்தத் திட்டம் வலியுறுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. நம் அவை 1982 ஆம் வருடம் இதற்காக ஒரு மணி நேரம் ஒதுக்கி விவாதித்து மாண்புமிகு அமைச்சர் திரு. முத்துசாமி அவர்களும் நல்ல பதிலை எல்லாம் தந்தார்கள். ஆனால் அவர் சொல்லும்போது, இந்தத் திட்டம் ரூ. 50 இலட்சத்திலே ஆரம்பிக்கப்பட்டு, இன்றைக்கு 110 கோடி

[திரு. எஸ். என். இராமசாமி] [1986 நவம்பர் 14]

ரூபாய் செலவிலே வந்து கொண்டிருக்கின்றது என்று அப்போது சொன்னார்கள். இன்னும் போகப் போக இதற்குத் திட்டச் செலவு அதிகமாகும். அதற்குத் தகுந்தாற்போல், மத்திய அரசுக்குத் தாக்கீதுகள் தந்திருக்கின்றார்கள். அதற்கு விளக்கங்கள் தந்திருக்கின்றார்கள். இந்தத் திட்டம் ஆறு ஆண்டுகள் ஆகியும் இன்னும் நிறைவேற்றப்படவில்லை.

வட மாநிலங்களிலிருந்து தென் மாநிலங்களுக்கு பொருள்களை ஏற்றிக் கொண்டு வரக்கூடிய கப்பல்கள் ஸ்ரீலங்கா வழியாக வந்து கொண்டிருக்கின்றன. அப்படி இல்லாமல் சுமார் 60 மைல்கள் மிச்சமாகக் கூடிய அளவுக்கு இந்தச் சேது சமுத்திரக் கால்வாய் திட்டம் அமைந்தால், இந்தக் கப்பல் போக்கு வரத்தால் ஏற்படும் செலவு குறையும் என்று ஏற்கனவே நாம் பேசியிருக்கிறோம். இது போன்று இந்தச் சேது சமுத்திரக் கால்வாய் திட்டத்தின் மூலம் கப்பல் வழியை இணைத்தால் கிட்டத்தட்ட 47 மணி நேரம் மிச்சமாகும் என்று கூட ஏற்கெனவே இந்த மன்றத்திலேயும் சொல்லப்பட்டிருக்கின்றது. வளர்ந்து வரும் எண்ணெய் பற்றாக்குறையை நோக்குவோமானால் தேசிய பொருளாதார கண்ணோட்டத்தில் சேது சமுத்திர கால்வாய்த் திட்டம் மிகவும் முக்கியமான ஒன்றாகும். இந்து மகா சமுத்திரத்தில் வல்லரசுகள் தளம் அமைத்துக் கொண்டிருக்கின்றார்கள். இந்த நேரத்தில் தேசிய பாதுகாப்பிற்கும் இந்தத் திட்டம் முக்கியமான திட்டமாக அமையும். இந்தத் திட்டத்தினால் தாத்துக்குடி துறைமுகம் மிகச் சிறந்த வளர்ச்சி பெறும். உலகத்தில் மிகச் சிறந்த துறைமுகங்களிலே ஒன்றாகும். தமிழகத்தின் வேலையில்லா திட்டாட்டத்தை குறைக்க வழிவகுக்கும். தாத்துக்குடி சுற்றியுள்ள தொழிற்சாலைகளுக்கு ஒரு உயர்ந்த திட்டமாக அமையும். அதுபோன்று அனல் மின் நிலையம் இயங்கவும் நிலக்கரி கொண்டு வருவதற்கும் இந்தத் திட்டத்தினால் சுமார் 660 மைல் மிச்சமாகக்கூடிய நிலை ஏற்படும். எனினும், இந்தத் திட்டத்தை நம் காலத்திற்குள்ளாகவே கொண்டுவந்துவிடுவோமா என்ற ஐயம் ஏற்படுகிறது. மாநில அரசு மத்திய அரசுக்கு இந்தத் திட்டம் முன்னேற ஆக்கபூர்வமான அறிவுரைகளைக் கொடுத்து உடனடியாக இந்தத் திட்டத்தை மத்திய அரசு கொண்டுவர வேண்டும் என்று சொல்வதோடு, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள் கொண்டு வந்த தீர்மானத்தை ஆதரித்து அமைகிறேன். வணக்கம்.

திரு. வை. பாலச்சந்திரன் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டில் தொடக்கத்தில் நடைபெற்ற சட்ட மன்ற கூட்டுக் கூட்டத்தில் மேதகு ஆளுநர் அவர்கள் உவந்து அளித்த உரையில் சேது சமுத்திர கால்வாய் திட்டத்தைப் பற்றி எதுவும் குறிப்பிடவில்லை என்று பல மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கட்டிக் காட்டினார்கள். பேரவை உறுப்பினர்களுக்கு ஏற்பட்ட

1986 நவம்பர் 14] [திரு. வை. பாலச்சந்திரன்]

அளப்பரிய வேதனைக்கு மாமருந்தாக சேது சமுத்திரக் கால்வாய் திட்டத்தை அமுலாக்க அரசு வலியுறுத்தும் தீர்மானமாக இந்தத் தீர்மானம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்றது. இந்தத் தீர்மானத்தை மனமுவந்து கொண்டுவந்திருக்கின்ற மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்களுக்கு என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நான் சார்ந்துள்ள இந்து முன்னணி பேரியக்கத்தின் சார்பில் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

தமிழ்நாட்டின் பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கும், தமிழ்நாடு உள்ளிட்ட அகில இந்தியாவிலுடைய பாதுகாப்பு முன்னேற்றத் திற்கும் இந்தத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்தவேண்டியது அவசியம் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் அவருடைய தீர்மானத்திலே மிக அழகாகச் சட்டிக் காட்டியிருக்கின்றார்கள். அதை என்னுடைய இயக்கம் முழுமையாக ஏற்றுக் கொள்கிறது. ஆட்சியில் அமைந்துள்ள கட்சியைச் சார்ந்த மாண்புமிகு அங்கத்தினர் அவர்கள் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கின்ற காரணத்தினாலே இந்தத் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டுவிடும் என்ற நம்பிக்கை நமக்கு இருந்தாலும், இந்தத் தீர்மானம் இங்கே நிறைவேற்றப்பட்ட பிறகு அது மத்திய அரசினுடைய செலவுகளில் ஒங்கி ஒலிக்கப்பட வேண்டும். அதற்கான முயற்சிகளை தமிழ்நாடு அரசு மேற்கொள்ளவேண்டும் என்ற வேண்டுகோளை வலியுறுத்தி கூறிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

நாட்டினுடைய பாதுகாப்பு என்பது மைய அரசினுடைய அடிப்படை கடமைகளில் முக்கியமான கடமையாக இருக்க வேண்டும். ஆகவே, இன்றைக்கு நாட்டிற்கு வருகின்ற ஆபத்துக்களைத் தடுக்கின்ற நிலையில் நாம் எப்போதும் தயாராக இருக்க வேண்டும். இந்தியாமீது மீண்டும் ஒரு முறை படை எடுப்பு அல்லது அன்னிய ஆக்கிரமிப்பு என்று வந்தால், பாதுகாப்பு நடவடிக்கை வேண்டும் என்ற நிலை ஏற்பட்டால், படையெடுப்பால் பாதிக்கப்படுகின்ற பகுதி வட இந்தியாவாக இருக்காது. அது தென் இந்தியப் பகுதியாகத்தான் இருக்கும். அப்படி தென் இந்தியா பாதிக்கப்படுகின்றபோது, தரை வழியாக அன்னியர் ஆதிக்கம் வர வழியில்லை. ஆனால் கடல் வழியாக வருகின்ற வாய்ப்புத்தான் அதிகமாக இருக்கிறது என்று இன்றைக்குச் சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே சேது சமுத்திரக் கால்வாய் திட்டம் என்பது நாட்டினுடைய பாதுகாப்பைப் பேணுவதற்கு உரிய ஒரு இன்றியமையாத திட்டமாக இருக்கின்றது. அந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்குத் தமிழக அரசு முயலவேண்டும் என்று நான் சார்ந்த இந்து முன்னணி பேரியக்கத்தின் சார்பில் கேட்டுக் கொண்டு அமைகிறேன். நன்றி.

[1986 நவம்பர் 14]

[நண்பகல் 12-00],

திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. செம்மலை அவர்கள் முன் மொழிந்துள்ள சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்தின் அவசியத்தை வலியுறுத்தி ஜனதா கட்சியின் சார்பாக நானும் இந்தத் தீர்மானத்தை வழிமொழிகின்றேன். இந்தியாவின் பாதுகாப்புக் காக் ஆண்டுதோறும் பல்லாயிரக்கணக்கான கோடி ரூபாய்களை செலவழிக்கும் மத்திய அரசு தேசிய பாதுகாப்பின் தேவையை கருதி உடனடியாக இந்தத் திட்டத்தை நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும். தூத்துக்குடியிலிருந்து சென்னைக்கு வரும் கப்பல்கள் இலங்கையைச் சுற்றித்தான் வர வேண்டியதாக இருக்கிறது என்று நான் அறிகிறேன். தூத்துக்குடியிலிருந்து சென்னைக்கு நேரடியாக கப்பல் வர வேண்டுமென்றால், 300 மைல் தூரம் தான் இருக்கிறது. அதே சமயத்தில் இலங்கையைச் சுற்றி இன் றைக்கு 700 மைல் தூர அளவுக்குச் சுற்றி வரும் நிலைமை அவசியம்தானா என்று நான் அறிய விரும்புகிறேன். இது சம்பந்தமாக இலங்கையுடன் நமக்கு ஏதாவது ஒப்பந்தம் இருக்கிறது என்றும் நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

சில மாதங்களுக்கு முன்பு தமிழக சட்டமன்ற மதிப்பீட்டுக் குழுவின் சார்பாக தூத்துக்குடி துறைமுகத்துக்கு சென்றிருந்தோம். அப்போது அங்கேயுள்ள போர்ட் டிரஸ்டின் தலைவர் திரு. சுந்தரம் அவர்கள் தூத்துக்குடி துறைமுகத்திலிருந்து இன்னின்ன நாடுகளுக்கு கப்பல்கள் செல்ல வேண்டுமானால் தற்போது இலங்கையைச் சுற்றித்தான் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது என்றும் அவ்வாறு சுற்றிச் சென்றால் இவ்வளவு மைல் ஆகிறது என்றும், சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டால் அந்தக் கால்வாய் வழியாகச் சென்றால் இவ்வளவு மைல் தான் ஆகிறது என்றும் சொன்னதுடன் அது சம்பந்தமாக அங்கே ஒரு போர்டையும் எழுதி வைத்திருக்கிறார்கள். அதிலுள்ள விவரங்களை எல்லாம் அவர்கள் மிகவும் விரிவாக எங்களுக்கு எடுத்துச் சொன்னார்கள். இதையெல்லாம் பார்க்கும்போது சேது சமுத்திரக் கால்வாய்த் திட்டத்தை மிக விரைவிலே மத்திய அரசு நிறைவேற்றியாக வேண்டிய, ஒப்புதல் தர வேண்டிய, சீர்படுத்த வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். உத்திரப்பிரதேசத்திலுள்ள பிரதமர் அவர்களுடைய தொகுதிக்கென்று மட்டும் சென்ற ஆண்டு 1,300 கோடி ரூபாய் செலவழித்திருக்கும் மத்திய அரசு தமிழக மக்களின் முன்னேற்றத்திற்காக 200 கோடி ரூபாய் செலவழித்து இத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற ஏன் தயங்குகிறது என்று எனக்குப் புரியவில்லை. ஆகவே, இத் தீர்மானத்தை இங்கே நிறைவேற்றி மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி, சேது சமுத்திர கால்வாய்த் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காகத் தமிழக அரசு எடுக்கின்ற ஆணைத்து முயற்சிகளுக்கும் ஜனதா கட்சியின் சார்பாக நாங்கள்

1986 நவம்பர் 14] [திரு. எ. எஸ். ஏ. ஆறுமுகம்]

ஆதரவு தெரிவித்து, அதற்கு உறுதுணையாக இருப்போம் என்று கூறி, என்னுடைய உரையை நிறைவு செய்கிறேன். நன்றி. வணக்கம்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (டாக்டர் கே. சமரசம்)
பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று
திங்கட்கிழமை(17—11—1986) காலை 9-00 மணிக்குப் பேரவை
மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 12-03 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப்
பெற்றது.

9. பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்

(அ) சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

135. தமிழ்நாடு 1979 ஆம் ஆண்டு சட்டமன்ற (உறுப்பி
னர்கள் ஊதியங்கள் மற்றும் மருத்துவச் செலவு சட்டுத் தொகை)
விதிகளில் சில திருத்தங்கள் செய்வது குறித்து பொது (பணியாள
ரமைப்பு-1) துறையின் 1—8—1986 ஆம் நாளிட்ட 1481 ஆம்
எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை (தமிழ்நாடு
1951 ஆம் ஆண்டு ஊதியங்கள் வழங்கல் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு
சட்டம் 20/1951) 16 (4) பிரிவின்கீழ் பேரவைமுன் வைக்கப்
பெற்றது).

136. சட்டத்தின் 18 ஆம் பிரிவின்கீழ் குறிப்பிட்ட நாளை
குறிப்பிடுதல் குறித்து தொழில் (எம். ஐ. டி.-1) துறையின்
29—8—1986 ஆம் நாளிட்ட 934 ஆம் எண் அரசாணையில்
வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை (1984 ஆம் ஆண்டு மதுரை
சர்க்கரை நிறுவன (நிர்வாகப் பணியை எடுத்துக் கொள்ளுதலும்,
மாற்றுதலும்) சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 18/1984) 33 (4)
பிரிவின்கீழ் பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றது).

137. தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி
விதிகளில் சில திருத்தங்கள் செய்வது குறித்து வணிக வரிகள்-
சமய அறக்கட்டளைகள் துறையின் 18—7—1986 ஆம் நாளிட்ட
707 ஆம் எண் அரசாணையில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிக்கை
(தமிழ்நாடு 1959 ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரிச் சட்டத்தின்
(தமிழ்நாடு சட்டம் 1/1959) 53 (5) பிரிவின்கீழ் பேரவை முன்
வைக்கப் பெற்றது).

138. தமிழ்நாடு 1981 ஆம் ஆண்டு கள் மற்றும் சாராய
கடைகள் (ஏலத்தில் தீர்வு செய்தல்) விதிகளில் சில திருத்தங்கள்
செய்வது குறித்து மதுவிலக்கு-ஆயத்தீர்வைத் துறையின்
6—5—1986 ஆம் நாளிட்ட 544-ஆம் எண் அரசாணையில் வெளி